

[Chr. Christensen]

delsen i det store og hele er tidsfastlagt. Men det ville nok være rimeligt og også godt for projektets genoptagelse, om regeringen fastlagde en bestemt dato for udskydelsens afslutning.

Som det fremgår af det, jeg her har sagt, kan kristeligt folkeparti ikke medvirke til en udskydelse af etableringen af en fast forbindelse over Store Bælt. Skulle regeringens planer vinde tilslutning her i tinget – og det er der jo meget der tyder på at de gør – og arbejdet dermed blive stoppet over en længere periode, var det nok relevant at minde om, at kristeligt folkeparti sammen med medlemmer af det radikale venstre her i tinget den 18. december 1975 i et lovforslag foreslog en lavbro over Vesterrenden og en tunnel under Østerrenden. Det var måske rimeligt, ikke mindst på baggrund af den debat, der er ført i offentligheden i det sidste halve år om formen for den faste forbindelse, at tage dette projekt op til fornyet vurdering og sammenligning med broprojektet, både hvad pris og sikkerhed angår. Nu bliver der tilsyneladende god tid dertil; lad os udnytte den på fornuftig vis.

Alfred Hansen (DR):

Det blev hverken folketinget eller befolkningen, der fik mulighed for at tilkendegive, om beslutningen om Storebæltsbroen skulle realiseres eller udsættes. Det var derimod en eksklusiv klub af socialdemokrater og venstrefolk, som på Marienborg traf denne beslutning. Vi husker endnu klart, hvordan vi i disse pavevalgstider sad spændt og ventede på, hvornår der kom sort eller hvid røg op og dermed også et resultat med hensyn til, hvad der skulle ske med Storebæltsprojektet.

I Aktuelt, den tidligere regerings organ, bliver hr. Kjeld Olesen den 24. august citeret for, at der fortsat er flertal for at få den bro nu. Nu ser vi så i den nye trafikministers redegørelse, at det er regeringens opfattelse og vurdering, at der ikke længere er et flertal i folketinget for at realisere Storebæltsplanerne. Man kan med god ret undre sig over, hvad det er, der i den mellemliggende tid – ca. 2 måneder – har gjort, at der ikke længere er et flertal. Der er nok ikke længere et flertal. Nej, hvorfor? Fordi regeringspartierne folketingsmedlemmer ikke har lov til at

stemme efter deres overbevisning i denne sag, hvis de fik mulighed for det her i salen.

Det skal indrømmes, at den økonomiske situation er alt andet end lys, den er ikke opmuntrende med udsigten til et underskud på 40–45 mia kr. på den kommende finanslov og et underskud på driftsbudgettet på ca. 16 mia kr., men det er måske netop i denne forbindelse værd at erindre sig, at selv i 1930'erne, hvor depressionen var langt større og langt mere mærkbar, end den er nu, vedtog man alligevel at bygge såvel Lillebæltsbroen som Storstrømsbroen som nødhjælpsarbejder.

Jeg mener fortsat, der er gode argumenter for en fast forbindelse over Store Bælt. For det første vil den kollektive trafik få alle tiders chance for at konkurrere med privatbilismen. Det er jo ikke rigtigt, som det er påstået, at privatbilismen ville blomstre, hvis vi fik en Storebæltsbro; dette er langtfra givet. Med de moderne og hurtigtgående tog, man har, vil man med en fast forbindelse over Store Bælt kunne køre i tog fra Århus til København på 2 timer og fra Odense til København på 1 time. Hvor mange ville tage deres egen vogn, hvis de vidste, at de på så kort tid kunne komme til hovedstaden eller omvendt?

For det andet taler det også til gunst for at fjerne DSBs monopol på Store Bælt. Det er besynderligt at skulle notere DSBs takstpolitik, hvor priserne på billetterne, hvor priserne på det at få ført varer over Store Bælt er langt højere, end udgifterne betinger. Det må være sådan, at det monopol, som DSB har på Store Bælt, kun lige præcis skal opkræve så meget for at overføre passagerer og gods, at det kan dække udgifterne i forbindelse med færgedriften. Men hvad er realiteten? Realiteten er, at man bruger det som en god indtægtskilde, man opkræver mere, end nødvendigt er, end udgifterne betinger, og det gør man for at kunne dække underskuddet på statsbanerne her i landet.

Jeg har her i folketinget bedt den tidligere trafikminister om at få offentliggjort, hvor stort overskuddet er på Storebæltsoverfarten. Jeg fik intet svar; det kunne man ikke dele, fik jeg at vide. Jeg vil gerne spørge den nye trafikminister, hvor stort overskuddet er på Store Bælt f. eks. for 1977, og eventuelt hvor meget man forventer selve Storebæltsoverfarten vil give i overskud for 1978.